

# Drassaners, Capitans del port i Comandants de Marina

*per Pere Vilàs Gil*

L'enorme importància d'un element com el port va requerir, segurament ja des dels primers anys de la Conquesta de 1235, el nomenament d'un personatge, el drassaner, que tenia a l'àmbit naval i pel que fa al port diverses missions:

A la part marítima:

Era ministre de morbers, als quals tenia obligació d'avisar sempre que hagués d'ordenar una zona de fondeig per a algun vaixell de fora de l'illa, a fi que passàs l'obligada quarentena. Per aquesta feina, tenia de cobrar quatre reials de plata i donar-los als referits morbers.

Advertir als patrons de les naus forasteres de la prohibició d'anar a tallar llenya a cap bosc de l'illa sense haver acordat el preu amb l'amo del bosc. En aquestos casos, podia fer d'intercessor però sense prendre part en la fixació del preu.

Prendre notícia de tots els vaixells que entraven al port, de les nacions a què pertanyien, si eren mercants o de guerra, amb quin propòsit entraven i quina càrrega duïen. També havien de saber si duïen passatgers, la seua nacionalitat i, si eren jueus, posar el fet en coneixement del comissari del Sant Ofici. Aquest nomenava un familiar per a la seua guarda i custòdia. Com a norma de seguretat, el drassaner no havia de pujar mai a bord del vaixell foraster fins tenir la certesa que no procedia d'algun indret on hi hagués declarat el contagi, sinó que, a una distància prudencial, havia d'aixecar una bandera a la seua llanxa a fi que se li acostàs la del vaixell (dret de prèdica).

Cuidar que els llaüts, barques, llanxes, etc., tenguessin la cadena de fondeig ben assegurada, per prevenir que cap esclau no pogués fugir amb una d'aquestes embarcacions. Igualment

havia de cuidar que dins no hi hagués remos, veles ni timons, tant de dia com de nit.

També havia de cuidar que cap patró o armador d'alguna embarcació tengués captius, ni moros ni cristians, a bord del seu vaixell.

Havia de cobrar el dret de cap de pont, que les naus forasteres havien de pagar per l'entrada al port. Aquest dret era: llaüts, xabecs, llondros i canaris dos reials; tartanes, pincs, sageties, pollacres i bergantins quatre reials; navilis sis reials. Aqueixes quantitats les havia de cobrar el drassaner i entregar a l'arrendador del dret d'aquell any. L'arrendador havia adquirit aquest dret en subhasta pública, que es realitzava cada any a l'actual plaça de la Catedral.

A més de la quantitat establerta pel dret de cap de pont, també havia de cobrar i entregar a l'arrendador vuit reials per cada vaixell que entrava a la drassana per carenar, feina sempre molt important, però encara més tenint en compte el tipus de construcció naval de l'època. Aquesta obligava a treure el vaixell a terra algunes vegades a l'any per netejar el folre de l'obra viva, calafatejar, canviar alguna taula, etc. Aqueixa quantitat també s'havia de pagar si la reparació es podia fer amb el vaixell atracat al moll, sense entrar a la drassana. Per acord del Consell General del 10 de juny de 1658 les fragates, per ser naus de guerra, quedaven dispensades de pagar aquestos dos últims drets.

El drassaner havia de proveir, també, a les tripulacions de les naus en quarentena de totes les viandes, roba i altres necessitats, i cuidar de la guarda i privació de tota comunicació amb la resta de l'illa. Aquesta obligació no sempre fou sistemàticament seguida; es varen donar casos de violació consenti-

da de la quarentena i expedició de certificats fraudulents, que donaren peu a la intervenció de les autoritats de Mallorca a fi d'acabar amb una corrupció tan perillosa. S'ha de dir que no era el drassaner qui actuava de manera tan censurable, sinó la Junta de Morbers, encarregada de l'expedició del certificat.

A la part de la mar, en general havia de coordinar el trànsit dels vaixells i atendre totes les reclamacions i demandes que es produïen entre els visitants i el port. Especialment havia d'informar els patrons de les naus forasteres de totes les seues obligacions mentre duràs la permanència, de manera que no poguessin caure, per desconeixement, en cap de les penes establertes per als infractors, com és ara la prohibició de vendre roba o d'altres mercaderies sense el permís del Governador.

A la part de terra:

Avisar el Governador de tots aquells pagesos que, deixant les finques rústiques o heretats, passassin a viure al raval de la Marina (sots pena de cinquanta lliures per cada un que ho fes), cosa, com es veu, molt prohibida.

Tenia sota la seua responsabilitat la facultat de capturar i prendre qualsevol delinqüent, i d'intervenir en els assumptes referents a la pau i quietud, sempre a la zona de la Marina. En aquestos casos, havia de donar tot seguit raó al Governador, de la mateixa manera que ho feien els lloctinents dels quarts.

També havia de cuidar les guàrdies i rondes del port i raval de la Marina, des de l'estacada a la roca de Santa Llúcia, perquè ningú no pogués embarcar ni desembarcar sense permís ni treure mercaderies de contraban.

La figura del drassaner segurament es va establir, com deim, des dels primers temps de la Conquesta, encara que

les primeres notícies de què disposam són del segle XVI.

Probablement, als primers temps, era la Confraria dels Barquers l'organisme encarregat del nomenament. Veim que aquesta agrupació era la que proveïa les persones per cobrir tots els càrrecs necessaris per al funcionament de les coses relacionades amb la mar (vegeu l'article publicat a *La Prensa de Ibiza* el 3 i 4 de gener de 1991 sobre aquest tema). Aquestes persones, escollides d'entre els matriculats, eren quasi sempre patrons, encara que no hi faltaven mestres d'aixa; també sorprèn trobar-hi un paraire, un tal Miquel Messeguer. Més tard, ja en el segle XVIII, els de Mallorca enviaven cada dos anys una llista amb el nomenament de les persones (jurats, etc.) que havien de regir l'illa, entre les quals hi havia el drassaner.

Es coneix, però, que el càrrec no estava ben pagat, almenys durant els segles XVI i XVII, perquè el canvi de titular era molt freqüent. El mateix fet de trobar-hi un paraire és un indicatiu molt clar de la poca atracció que tenia per a la gent de la mar. En concret, al segle XVI, trobam quinze drassaners, dels quals n'hi ha onze que suposam patrons (un d'ells menorquí), un mestre d'aixa, un pescador i un paraire (que, com sap tothom, tenia per ofici el tractament de la llana). La permanència en el càrrec és molt breu, com es pot veure en la relació que posam al final. Això ens fa pensar que la feina no era massa atractiva, segurament per la poca compensació econòmica.

El canvi de nom de drassaner a capità del port, no sabem amb exactitud en quin moment històric es realitzà. El 1760, amb motiu d'una declaració feta davant el Tribunal del Sant Ofici (vegeu *Sant Ofici*, Joan Marí Cardona, pàgina 284, nº 4.026,5) pels patrons Mateu Noguera, Jaume Planells i Bartomeu Tur, a propòsit d'un conflicte de competències en el cobrament de l'esmentat dret de cap de port, els dits patrons s'identifiquen com a capitans del port, antigament anomenats drassaners. El 1760 era capità del port el patró Jaume Planells, «Sit».

Diu aquest capità del port que actualment té poc més o menys cinquantatres anys i que en fa uns vint que

exerceix el càrrec (pareix que les condicions havien canviat).

El patró Mateu Noguera manifesta que enguany té poc més o menys setanta anys i que havia estat nomenat drassaner (no capità del port) cap a l'any 1723 o 1724.

A Mateu Noguera el varen succeir en el càrrec els patrons Bernat Ramon i Pere Riu-sec, segons es desprèn de la declaració del també patró Bartomeu Tur que, encara que no va ocupar mai el càrrec, era gendre de Bernat Ramon, ja mort aquell any. En concret, el 1736 és el darrer any que l'ofici de drassaner figura a les ja esmentades llistes que enviaven de Mallorca. Probablement a partir del 1738 el proveïment del càrrec es fa per nomenament directe de les autoritats de Marina i es produeix el canvi de nom. Així, el primer capità del port va ser Jaume Planells «Sit», que era *alférez de alto bordo* i va ocupar el càrrec fins el 1768.

Després el tornam a trobar del 1779 fins el 1784, quan ja tenia setanta-set anys.

No faltaren ocasions per propiciar les desavinences entre les administracions civil i religiosa que tenien com a protagonista el capità del port. L'abundant documentació aportada per Joan Marí Cardona al ja esmentat llibre *Sant Ofici* n'és una bona mostra. Les contínues baralles entre el Governador i el Comissari sobre si el benefici de les

quantitats cobrades als vaixells havia de ser de l'un o de l'altre, s'acabaren quan el tribunal de Mallorca manà al patró Jaume Planells, en un escrit datat l'11 d'agost de 1761, que faci lliurament al Comissari d'aqueixes quantitats cobrades. Cosa que accepta humilment i per escrit el dia 26, així com la reprensió benigna que els de Mallorca decideixen imposar-li.

Encara que he encapçalat aquest petit treball amb el títol de «Drassaners, capitans del port i comandants de marina», i que, de tot el que hem dit fins aquí, es pot deduir que el càrrec de capità del port va ser una substitució del de drassaner, o un simple canvi de nom, no passà el mateix amb l'aparició del comandant de marina. Ambdós càrrecs, el capità i el comandant, romanen junts bastant de temps, fins a la desaparició del primer, les funcions del qual passen a ser exercides pel comandant, ja ben entrat el segle XIX.

El nomenament d'un comandant de Marina es fa gairebé ininterrompudament des del 1751 fins als nostres dies, no d'una manera formal però si de fet, és a dir, que d'aquella data fins avui, el càrrec ha estat cobert, encara que no sempre amb el títol de comandant. Em referesc a aquells períodes de temps en què hi ha a Eivissa un destacament de Marina sota el comandament d'un oficial, primer anomenat comissari i després sots-delegat, abans d'instituir-se

Port i ciutat d'Eivissa. Foto F. Cirer.





Plaça de Garijo, dedicada a aquest diputat que tant lluità per aconseguir el nou port d'Eivissa. Foto F. Cirer.

les comandàncies, però que, com deim, es pot considerar com a comandant.

Ja el 1773, amb motiu de la redacció dels *Estatuts del gremi de la gent de la mar* comentats a l'article de premsa esmentat abans, el governador Manuel de Zalvide fa referència al sots-delegat de Marina com a persona que ha de tenir cura de la resolució dels problemes que puguin anar sorgint. Altres vegades, la comandància deixa d'existir, suprimida per ordres superiors i substituïda per una ajudantia, al front de la qual s'hi situa un oficial de graduació més baixa dependent del comandant de Palma, rompent així la tradició de molts d'anys. També es pot situar dins aquests períodes el del canvi d'administració, de la militar a la civil, amb el nomenament d'un sots-delegat. En total, aquests períodes en què queda suprimida la comandància foren els següents:

El 25 de juliol de 1867 quedà suprimida per reial ordre la Província Marítima d'Eivissa, quedant com a districte de Mallorca.

El 1869 es classificà Eivissa novament com a Província Marítima de tercera classe.

Per reial ordre del 29 d'octubre de 1890 quedà novament suprimida la Província Marítima i altra vegada passà Eivissa a ser districte de Mallorca.

El 15 de febrer de 1896 es restablí la ca-

tegoria i en conseqüència la comandància.

De 1927 a 1933 passà a ser ajudantia de Marina, dependent altra vegada de Palma.

De 1933 a 1936 passà a l'administració civil amb la figura d'un sots-delegat.

El 1937, en plena guerra civil, quedà novament restablerta la comandància.

El 1941 torna a ser suprimida i passà a ser ajudantia. Aquesta situació va ser reglamentada per decret del 26 d'abril de 1943.

Per decret del 18 de març de 1965 es restablí la Comandància de Marina, donant-li la categoria de segona classe.

El 20 de desembre de 1973 s'instituíren les ajudanties de Sant Antoni de Portmany i de Formentera.

Finalment, i per ara, per decret del 17 de febrer de 1976 se li donà la categoria de primera classe.

El problema dels freqüents canvis no solament afecta a l'administració en si, sinó que repercuteix en altres aspectes com pot ser el de l'ús de l'enssenya de matrícula, dret al qual, de sempre, els mariners s'han mostrat molt sensibles. L'enssenya s'utilitza com si es tractàs d'una vertadera bandera d'identificació nacional. Fins i tot, darrerament, l'hem vista col·locada a actes i celebracions institucionals, perdent així el caràcter de simple senyal, el qual no és obligat d'arborar més que quan es té a la vis-

ta un altre vaixell.

Potser sigui interessant parlar-ne un poc, d'aquest senyal: per reial ordre del 4 d'agost de 1845 es varen crear les ensenyas de matrícula a tota Espanya. Aquestes no són més que un senyal que s'havia d'hissar al pal a la vista d'un altre vaixell en una època en què no hi havia ràdio, amb l'objecte que aquest, situat a una distància des de la qual ni amb la més potent ullera de llarga vista no es podia veure la matrícula pintada a les amures, pogués identificar el port de matrícula. En aquesta reial ordre es disposa que el senyal corresponent al port d'Eivissa havia de ser de color blau amb un quadret groc enmig, d'igual grandària que el de Bilbao. El del port de Palma duu el quadrat groc a l'angle superior del costat que va envengat a l'asta. El de Maó és, pel contrari, groc amb un quadrat blau a l'angle inferior del costat de l'asta. Idò bé, en els períodes en què Eivissa era, sota el punt de vista marítim, dependent de la comandància de Palma, els vaixells s'havien de matricular per força allà i, per tant, no tenien dret a utilitzar l'enssenya del port d'Eivissa, havent de fer-ho, lògicament, amb la d'aquell port mallorquí, amb la consegüent indignació dels armadors i patrons afectats. No faltaren litigis que varen requerir fins i tot l'atenció del capità general de Cartagena.

Vegem ara una relació dels drassaners, capitans del port i comandants de Marina coneguts fins als nostres dies:

## SEGLE XVI

### Drassaners

Joan Guerau 1502-1503  
 Bernat Tur (mestre d'aixa) 1505-1506  
 Jaume Costa 1512-1513  
 Bartomeu Cardona 1513-1514  
 Antoni Guerau de Guillem 1530-1531  
 Joan Llobard 1555-1556  
 Miquel Messeguer (paraire) 1556-1557  
 Joanot Llobard (pescador) 1557-1558  
 Miquel Messeguer 1559-1560  
 Antoni Sala (menorquí) 1561-1562  
 Vicent Calafat 1571-1572  
 Antoni Palau 1574-1575  
 Joan Ferrer 1575-1576  
 Joan Palau de Toni 1583-1584  
 Marc Raguseu 1594-1595



## SEGLE XVII

### Drassaners

Andreu Ferrer 1600-1601  
Andreu Ferrer 1603  
Marc Raguseu 1604  
Marc Ferrer 1605-1606  
Joan Palau de Jaume 1615-1616  
Bernat Soler 1616-1617  
Marc Ferrer 1618  
Pere Guevara 1620  
Marc Ferrer 1621  
Bernat Ros, «Trui» 1623  
Joan Palau 1624  
Andreu Ferrer d'Andreu 1626-1627  
Bernat Soler 1627-1628  
Marc Ferrer 1628  
Pere Guevara de Joan 1629  
Andreu Ferrer 1630  
Pere Paloni 1636  
Gabriel Riquer 1637  
Joan Calbet (mestre d'aixa) 1638  
Joan Riquer 1639  
Jaume Palau 1640  
Pere Paloni 1643  
Joan Calbet 1644  
Miquel Guevara de Joan 1647  
Jaume Riu-sec 1648  
Antoni Soler de Bernat 1649  
Joan Castelló de Toni 1652  
Bernat Ros de Bernat 1653  
Nicolau Martí 1655  
Rafel Riquer 1656  
Joan Costa, «Batllès» 1657  
Joan Calbet 1658  
Antoni Ros 1660  
Antoni Soler 1661  
Jaume Riu-sec 1662  
Rafel Riquer 1663  
Antoni Tur, «Fluixà» 1664  
Miquel Riquer 1666  
Nicolau Martí 1667  
Giacomo Faixa 1668  
Antoni Soler de Bernat 1669  
Rafel Riquer de Rafel 1673  
Miquel Riu-sec 1674  
Nicolau Martí 1675  
Rafel Riquer de Rafel 1676  
Nicolau Martí, major 1679  
Nicolau Calbet 1680  
Nicolau Martí, menor 1681  
Marc Riquer de Gabriel 1682  
Nicolau Calbet 1680  
Joan Riquer de Rafel 1685  
Pere Xareco 1686  
Vicent Calbet 1688  
Nicolau Martí de Nicolau 1689  
Miquel Riu-sec 1690

Joan Riquer de Rafel 1691  
Pere Xareco 1692  
Salvador Ros 1693  
Francesc Riquer 1694  
Joan Soler 1695  
Miquel Riu-sec 1696  
Vicent Calbet 1697  
Antoni Milanès 1698  
Nicolau Calbet 1699-1701

## SEGLE XVIII

### Drassaners

Marc Riquer de Marc 1701  
Nicolau Calbet 1702  
Bernat Ramon 1705-1707  
Francesc Prats, «Mort» 1707  
Antoni Tur de Joan, «Rei», 1710-1712  
Bartomeu Guasch 1713-1715  
Mateu Noguera 1723  
Bernat Ramon 1725  
Pere Riu-sec 1728  
Mateu Noguera 1730  
Jaume Planells, «Sit» 1731  
Sebastià Gallart 1732  
Mateu Noguera 1734

### Capitans del port

Jaume Planells, «Sit», (A.N.) 1738  
Josep Planells 1768  
Pere Joan Serra, «Arabi», (T.F.) 1774  
Jaume Planells, «Sit», (A.N.) 1779  
Bartomeu Cavanilles Lavale 1784  
Josep Fariñas (T.F.) 1789  
Joan Antoni Tur (Pilot pràctic) 1789  
(Guardià del port de Sant Antoni de Portmany)

### Comissaris de Marina/Sots-delegats/Comandants de Marina

Pedro Montero 1751-1756  
Miguel García de León 1756-1757  
Diego de Velasco (Of. 2a. M.) 1757-1765  
José Antoni Navarro (Of. 2a. M.) 1766-1796  
Manuel Mosquera (Of. 2a. M.) 1796-1798  
José Ramón de Guzman (Of. 2a. M.) 1798-1800

## SEGLE XIX

### Comandants de Marina/Ajudants de Marina

Antonio Montón y de Pradas (T.N.) 1801-1803  
Antonio de Palacios y Jáuregui (C.F.) 1803-1809  
Esteban Espuig 1809-1810  
Nicolás de Zea (C.F.) 1810-1811  
Mateo Valdemoros (Alcalde d'Eivissa) 1811-1812  
José Aurich y García de Cáceres (C.F.) 1812-1813  
Nicolás Scals y Llacer (T.N.) (interí) 1813-1820  
Francisco Antonio de Vera (C.F.) 1820-1820  
Joaquín María Bilbao (C.F.) 1821-1823  
Nicolás Scals y Llacer (T.N.) (titular) 1823-1826  
Bernardo de Salas y Boixadors (C.F.) 1826-1827  
Francisco Meléndez (C.F.) 1827-1833  
José Espinosa (Comandant d'artilleria)

Actual plaça de sa Tertúlia, dedicada durant molts d'anys a José Pidal, Comandant de Marina d'Eivissa i després Ministre de Marina. Foto F. Cirer.



de l'A.) 1833-1833  
 Manuel Barrientos (T.N.) 1834-1837  
 Ponciano Chorat (T.N.) (interí) 1837-1837  
 Joaquín Rodríguez de Rivera 1837-1838  
 Gabriel Olivar Esquella (C.F.) 1839-1844  
 Baltasar Hidalgo de Cisneros (Tn. Col. Artille.) 1842-1849  
 José del Río Cosa (C.F.) 1849-1850  
 Agustín Angosto (C.F.) 1850-1850  
 Manuel Cayetano Verdugo (C.F.) 1851-1852  
 Francisco Fernández de los Senderos (C.F.) 1852-1853  
 José Vicente de Paz (C.F.) 1853-1857  
 Rafael Butrón y Pareja (C.F.) 1857-1859  
 José Miranda Luna (C.F.) 1859-1866  
 Eduardo Urdapilleta y Maldonado (C.F.) 1866-1868  
 Diego de Luna y San Román (Cap. d'Artill. de l'A.) 1868-1868  
 Antonio de la Rocha Aranda (T.N.) 1869-1869  
 Emilio Pascual de Povil (A.N.) 1869-1870  
 Juan González Cepeda (A.N.) 1870-1871  
 José I. Michelena Moreno (Com. Infan. Marina) 1871-1873  
 José Ricardo Pavía y Rodríguez de Alburquerque (T.N.) 1873-1874  
 Luis León Guerrero (C.F.) (en comisió) 1874-1878

Honorato Sureda y Salvá (T.N.) 1878-1881  
 Narciso Rodríguez Lagunilla (T.N.) 1881-1882  
 José Cosí González (T.N.) 1882-1883  
 Gabriel Cuervo Loureiro (T.N.) 1883-1884  
 Marcos Fernández de Córdoba (T.N.) 1884-1885  
 Carlos Villalonga y Vega Verdugo (T.N.) 1885-1889  
 José González Auriolos y Vineza (T.N.) 1889-1903

## SEGLE XX

### Comandants de Marina/Ajudants de Marina

José Pidal y Rebollo (C.F.) 1903-1905  
 Joaquín Rovira Rovira (C.F.) 1905-1906  
 Francisco Pou y Magraner (1906-1908)  
 Vicente Cuervo y Loureiro (C.F.) 1908-1909  
 Francisco Enseñat y Morell (C.F.) 1909-1912  
 Fernando Rodríguez Thevenot (C.F.) 1912-1917  
 José María Suñer Gomis (C.F.) 1917-1918  
 Manuel Massoti Mercader (C.C.) 1918-1918  
 Manuel Acedo y Orcero (C.F.) 1919-1921  
 Lorenzo Mayó y Matanzo (C.F.) 1921-1921  
 Alfonso Perate y Barroeta (C.F.) 1921-1922

Joaquín Gutiérrez Maldoquí (A.N.) 1922-1926  
 Rafael Merita Martínez (A.N.) 1926-1931  
 Angel Pérez López (C.C.) 1931-1931  
 Federico Garrido Casadevante (C.C.) 1931-1931  
 José Bellod Cano (C.F.) 1932-1932  
 Antonio Giménez Verger (A.F.) 1932-1932  
 Emilio Montero García (C.F.) 1932-1932  
 Antonio Bosch Vich (A.I.M.) 1933-1936  
 Antonio Verdura Juan (A.I.M.) 1937-1937  
 Bartolomé Ferrer Albertí (C.F.) 1937-1937  
 Vicente de Castro Aguilar (C.F.) 1937-1939  
 Bartolomé Ferrer Albertí (C.F.) 1939-1940  
 José de Aguirre Carballo (T.N.) 1940-1942  
 Antonio Jiménez Verger (T.N.) 1942-1946  
 José López Pascual (T.N.) 1946-1949  
 Jaime Vadell Vicens (T.N.) 1949-1960  
 Francisco de Asís de Liesa Morote (T.N.) 1960-1964  
 José Bermejo de Blas (C.N.) 1964-1976  
 Edmundo Fraga Ferreiro (C.N.) (1976-1983)  
 Antonio Rojí Segura (1983-1985)  
 Juan Antonio Muñoz Roig (C.C.) 1985-1985  
 Emilio F. Segade Millán (C.F.) 1985-1989  
 Francisco Martínez Olivares (C.F.) 1989-1990  
 Juan Antonio Muñoz Roig (C.C.) 1990-1990  
 Antonio Manuel Pacios Traverso (C.F.) 1990-

El port d'Eivissa l'any 1915 en una fotografia que reproduïx *Todo avante*, editat per la Companyia Trasmediterranea, amb motiu del seu cinquantenari.



**Nota d'agraïment:** La confecció de les llistes no hagués estat possible sense la inestimable col·laboració de Joan Planelles, "Murtera" i Joan Antoni Muñoz Roig.

PERE VILÀS GIL